








Process for controlling the regeneration of a particulate filter and the desulphurisation of a NOx storage catalyst

Patent number: EP1086741
Publication date: 2001-03-28
Inventor: LAND THOMAS (DE)
Applicant: VOLKSWAGENWERK AG (DE)
Classification:
- **international:** B01D53/94; F01N3/08
- **european:** B01D46/44; B01D53/94Y; F01N3/023; F01N3/08B4;
F01N3/08B10B; F01N9/00F; F02D41/02C4D1A;
F02D41/02C4D5
Application number: EP20000119466 20000915
Priority number(s): DE19991045336 19990922

Also published as:

 EP1086741 (A3)
 DE19945336 (A1)

Cited documents:

 WO0008311
 EP0758713
 EP0761286
 EP0341832
 JP6272541

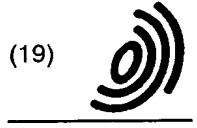
[Report a data error here](#)

Abstract of EP1086741

Process for controlling the regeneration of a particle filter and the desulfurization of a NOx storage catalyst uses a desulfurization exigency of the NOx storage catalyst on exceeding the first threshold value for a degree of sulfurization and a regeneration exigency of the particle filter on exceeding the first threshold value for a charge value; and introducing desulfurization and regeneration when the two first threshold values are exceeded in so far as the degree of sulfurization does not lie above a second threshold value or the charge value above a second threshold value. Preferred Features: Regeneration of the particle filter is initially carried out, then the temperature is increased to a minimum temperature and the working modulus of the engine is regulated to a lambda value of not more than 1.

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

S
EP 30802
P04NM-016EP



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 086 741 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag: 28.03.2001 Patentblatt 2001/13 (51) Int. Cl.⁷: B01D 53/94, F01N 3/08

(21) Anmeldenummer: 00119466.1

(22) Anmeldetag: 15.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:
Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder: Land, Thomas
38440 Wolfsburg (DE)

(30) Priorität: 22.09.1999 DE 19945336

(54) **Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators, wobei der Partikelfilter und der NO_x-Speicherkatalysator Teil einer Abgasreinigungsanlage einer Diesel-Brennkraftmaschine sind und zur Entschwefelung des NO_x-Speicherkatalysators eine Mindesttemperatur und ein Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine mit $\lambda \leq 1$ vorliegen muß sowie zur Regeneration des Partikelfilters eine Regenerationstemperatur überschritten werden muß.

Es ist vorgesehen, daß

(a) eine Entschwefelungsnotwendigkeit des NO_x-Speicherkatalysators (18) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes S_{1kat} für einen Verschwefelungsgrad und eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters (16) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes S_{1par} für einen Beladungswert vorliegt und

(b) die Entschwefelung und die Regeneration erst dann eingeleitet werden, wenn die beiden ersten Schwellenwerte (S_{1kat}, S_{1par}) überschritten sind, sofern der Verschwefelungsgrad nicht über einem zweiten Schwellenwert S_{2kat} oder der Beladungswert über einem zweiten Schwellenwert S_{2par} liegt.

EP 1 086 741 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators mit den im Oberbegriff des Anspruchs 1 genannten Merkmalen.

[0002] Zur Minderung von Schadstoffemissionen einer Diesel-Brennkraftmaschine ist es bekannt, eine Abgasreinigungsanlage in einem Abgaskanal der Diesel-Brennkraftmaschine anzuordnen. Derartige Abgasreinigungsanlagen umfassen beispielsweise Katalysatoren, die eine Reduktion oder Oxidation bestimmter Abgaskomponenten erlauben, Partikelfilter für emittierte Rußpartikel und auch geeignete Speichermedien für Stickoxide NO_x oder unvollständig verbrannte Kohlenwasserstoffe HC.

[0003] Der Partikelfilter dient zum einen der Minderung der Rußpartikelemission und zum anderen sollen im Abgasstrom nachfolgende Komponenten der Abgasreinigungsanlage vor den Rußpartikeln geschützt werden. Mit zunehmender Betriebsdauer setzt sich der Partikelfilter allmählich zu. Notwendigerweise muß daher in regelmäßigen Abständen eine Regeneration durch oxidatives Ausbrennen des Partikelfilters erfolgen.

[0004] Eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters kann bei den bekannten Verfahren in unterschiedlicher Weise detektiert werden. So ist bekannt, die Regeneration innerhalb vorbestimmter Zeitintervalle oder Fahrstrecken durchzuführen. Daneben sind auch zustandsorientierte Verfahren bekannt, bei denen mit Hilfe bekannter Betriebsparameter der Abgasreinigungsanlage und der Diesel-Brennkraftmaschinen ein Beladungswert des Partikelfilters berechnet wird. Nach Überschreitung eines vorgegebenen Schwellenwertes werden dann die notwendigen Regenerationsmaßnahmen ergriffen.

[0005] Eine Regeneration kann nur unter oxidativen Bedingungen durchgeführt werden, die im allgemeinen jedoch beim Normalbetrieb von Diesel-Brennkraftmaschinen ($\lambda > 1$) gegeben sind. Weiterhin muß eine Regenerationstemperatur überschritten werden. Letzteres läßt sich beispielsweise durch gezielte Eingriffe in den Verbrennungsvorgang erzielen.

[0006] Zur Minderung einer NO_x-Emission ist es bekannt, mit Hilfe von Katalysatoren eine Reduktion von NO_x zu bewirken. Die Reduktion kann allerdings in einem ausreichenden Maße nur unter einem Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine mit $\lambda \leq 1$ stattfinden, da nur unter solchen Bedingungen genügend Reduktionsmittel (CO, HC) zur Verfügung stehen. Unter mageren Bedingungen ($\lambda > 1$) ist es daher bekannt, das NO_x mit geeigneten Speichermedien zu absorbieren. Speicher und Katalysator können zu sogenannten NO_x-Speicherkatalysatoren zusammengefaßt werden. In Abhängigkeit von einer Speicherkapazität wird bei bekannten Verfahren die NO_x-Regeneration durch

einen Wechsel in den Fettbetrieb eingeleitet.

[0007] Während des Verbrennungsvorgangs eines Luft-Kraftstoff-Gemisches entstehen durch schwefelhaltige Bestandteile auch Schwefeloxide SO_x. SO_x wird ebenso wie NO_x von dem NO_x-Speicherkatalysator absorbiert. Allerdings ist die Reversibilität dieses Prozesses an sehr viel höhere Temperaturen gebunden. So muß zur Entschwefelung eine Mindesttemperatur überschritten werden, die deutlich über der Mindesttemperatur der NO_x-Regeneration liegt. Demnach sind im allgemeinen zusätzliche Aufheizmaßnahmen zur Einleitung der Entschwefelung notwendig, beispielsweise indem die Zusammensetzung des Luft-Kraftstoff-Gemisches geändert wird.

[0008] Nachteilig beim Stand der Technik ist es, daß die Verfahren zur Entschwefelung oder zur Regeneration des Partikelfilters unabhängig voneinander durchgeführt werden. So führen vor allem die häufig notwendigen Aufheizmaßnahmen zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch. Zudem ist hierdurch eine erhöhte Gefahr der thermischen Schädigung der Abgasreinigungsanlage gegeben.

[0009] Aufgabe des vorliegenden Verfahrens ist es daher, die Entschwefelung oder die Regeneration des Partikelfilters zumindest in Teilen gemeinsam durchzuführen und damit die Gemeinsamkeiten beider Verfahren zu nutzen. Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch das Verfahren zur Steuerung der Regeneration des Partikelfilters und der Entschwefelung des NO_x-Speicherkatalysators mit den im Anspruch 1 genannten Merkmalen gelöst. Dadurch, daß

(a) eine Entschwefelungsnotwendigkeit des NO_x-Speicherkatalysators beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes S1_{kat} für einen Verschwefelungsgrad und eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes für einen Beladungswert vorliegt und

(b) die Entschwefelung und die Regeneration erst dann eingeleitet werden, wenn die beiden ersten Schwellenwerte überschritten sind, sofern der Verschwefelungsgrad nicht über einem zweiten Schwellenwert oder der Beladungswert über einem zweiten Schwellenwert liegt,

ist es möglich, beide Verfahren zu kombinieren und gegebenenfalls unnötige Aufheizmaßnahmen zu vermeiden.

[0010] Der erste Schwellenwert S1_{kat} liegt dabei bevorzugt bei einem Verschwefelungsgrad von S1_{kat} = 40 bis 50 % und der zweite Schwellenwert S2_{kat} in einem Bereich von S2_{kat} = 80 bis 90 %. Weiterhin hat es sich als vorteilhaft erwiesen, den ersten Schwellenwert S1_{par} in einem Bereich von S1_{par} = 40 bis 50 % sowie den korrespondierenden zweiten Schwellenwert S2_{par} auf einen Beladungswert von S2_{par} = 80 bis 90 % fest-

zulegen.

[0011] Es hat sich ferner als vorteilhaft erwiesen, zunächst die Regeneration des Partikelfilters einzuleiten und danach gegebenenfalls die Temperatur auf die Mindesttemperatur zur Entschwefelung zu erhöhen. Anschließend wird der Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine auf $\lambda \leq 1$ geregelt (Anfetten). Diese Vorgehensweise ist deshalb besonders sinnvoll, da die Regenerationstemperatur des Partikelfilters, insbesondere bei Additivverwendung (400 °C statt 550 bis 650 °C) zumeist unterhalb der Mindesttemperatur für die Entschwefelung liegt. Zunächst wird demzufolge durch geeignete Maßnahmen die Temperatur im Bereich der Abgasreinigungsanlage zunächst auf die Regenerationstemperatur erhöht. Zusätzlich erfolgt eine Aufheizung durch die exotherme Oxidation der Rußpartikel. Infolgedessen wird zumeist am Ende der Partikelfilterregeneration die Mindesttemperatur der Entschwefelung erreicht und es kann ohne zusätzliche Aufheizmaßnahmen in den Fettbetrieb gewechselt werden.

[0012] Besonders vorteilhaft ist es dabei, den Regenerationsvorgang des Partikelfilters in Abhängigkeit von dem Beladungswert und der Abgastemperatur stromab des Partikelfilters zu steuern. So kann das Anfetten schon gegen Ende der Regeneration sukzessive eingeleitet und auf diese Weise die Gesamtdauer beider Verfahren verkürzt werden. Zudem kann auf diese Weise ein übermäßiges Aufheizen der

[0013] Abgasreinigungsanlage infolge der exothermen Oxidation der Rußpartikel vermieden werden, da mit sinkendem Lambdawert die Oxidation erschwert wird.

[0014] Weitere bevorzugte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den übrigen, in den Unteransprüchen genannten Merkmalen.

[0015] Die Erfindung wird nachfolgend in einem Ausführungsbeispiel anhand der zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 ein schematisches Blockschaltbild einer Diesel-Brennkraftmaschine mit einer Abgasreinigungsanlage und

Figur 2 ein Flußdiagramm zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators.

[0016] In der Figur 1 ist schematisch eine Diesel-Brennkraftmaschine 10 mit einer Abgasreinigungsanlage 12, die sich in einem Abgaskanal 14 befindetet, dargestellt. Die Abgasreinigungsanlage umfaßt zumindest einen Partikelfilter 16 und einen NO_x-Speicherkatalysator 18. Ferner ist der Diesel-Brennkraftmaschine 10 ein Einspritzsystem 20 zugeordnet, das über ein Motorssteuergerät 22 geregelt werden kann.

[0017] Die Regelung eines Arbeitsmodus der Die-

sel-Brennkraftmaschine 10 kann anhand von ausgewählten Betriebsparametern erfolgen. So ist es denkbar, beispielsweise über die in dem Abgaskanal 14 angeordneten Lambdasonden und/oder NO_x-Sensoren 24, 26 eine Zusammensetzung des Abgases zu bestimmen. Weiterhin kann beispielsweise eine Abgastemperatur im Bereich der Abgasreinigungsanlage 12 mittels eines Temperatursensors 28 erfaßt oder mit einem Modell simuliert werden. Die Stellwinkel von Drosselklappen 30, 32 einerseits in dem Abgaskanal 14 als auch in einem Saugrohr 34 der Diesel-Brennkraftmaschine 10 lassen sich ebenfalls als Eingangsgrößen für das Motorsteuergerät 22 nutzen. Über das Einspritzsystem 20 können eine eingespritzte Kraftstoffmasse, ein Zündwinkel oder auch eine Vertrimmung einzelner Zylinder der Diesel-Brennkraftmaschine 10 geregelt werden. Derartige Verfahren sind bekannt und sollen an dieser Stelle nicht näher erläutert werden.

[0018] Die Figur 2 zeigt ein Flußdiagramm für ein Verfahren zur Steuerung einer Regeneration des Partikelfilters 16 und einer Entschwefelung des NO_x-Speicherkatalysators 18.

[0019] Gemeinsame Verfahrensschritte sind dabei mittig entlang der gestrichelten Linie angeordnet und linksseitig sind Verfahrensschritte, die nur während der Entschwefelung und rechtsseitig sind Verfahrensschritte, die nur während der Partikelfilterregeneration von Bedeutung sind, den gemeinsamen Verfahrensschritten zugeordnet.

[0020] Zunächst wird in einem Schritt S1 eine Entschwefelungsnotwendigkeit des NO_x-Speicherkatalysators 18 anhand eines Verschwefelungsgrades evaluiert. Dazu kann beispielsweise die über die Sensoren 24, 26 ermittelte Zusammensetzung des Abgases vor und hinter dem NO_x-Speicherkatalysator 18 bewertet werden. Derartige Verfahren zur Ermittlung der Entschwefelungsnotwendigkeit sind bekannt. Beim Überschreiten des Verschwefelungsgrades über einen ersten Schwellenwert S1_{kat} besteht Entschwefelungsnotwendigkeit. Der erste Schwellenwert S1_{kat} liegt dabei in einem Bereich von 40 bis 50 %.

[0021] Neben der Erfassung der Entschwefelungsnotwendigkeit wird gleichzeitig eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters 16 bestimmt (Schritt S2). Dazu läßt sich mit Hilfe ausgewählter Betriebsparameter der Diesel-Brennkraftmaschine 10 und der Abgasreinigungsanlage 12 sowie anhand eines Modells ein Beladungswert des Partikelfilters 16 ermitteln. Das Modell für den Beladungswert umfaßt dabei Größen wie beispielsweise einen Luftmassenstrom der Diesel-Brennkraftmaschine 10 oder einen Abgasgedruck vor dem Partikelfilter 16 im Abgaskanal 14. Überschreitet der Beladungswert einen vorgegebenen ersten Schwellenwert S1_{par}, so besteht Regenerationsnotwendigkeit. Der erste Schwellenwert S1_{par} liegt dabei in einem Bereich von 40 bis 50 %.

[0022] Liegen nur Entschwefelungsnotwendigkeit oder nur Regenerationsnotwendigkeit vor, so wird die

entsprechend notwendige Maßnahme noch nicht eingeleitet. Stattdessen wird zunächst so lange abgewartet (Abfrageschritt S3), bis sowohl der erste Schwellenwert $S1_{kat}$ für den Verschwefelungsgrad als auch der erste Schwellenwert $S1_{par}$ für den Beladungswert überschritten sind. Erst dann werden geeignete Regenerationsmaßnahmen eingeleitet (Schritt S4).

[0023] Unter bestimmten Umständen kann es notwendig sein, die Entschwefelung oder die Partikelfilterregeneration auch vor dem Überschreiten des korrespondierenden ersten Schwellenwertes $S1_{kat}$ oder $S1_{par}$ zu initiieren, um eine Schädigung der Abgasreinigungsanlage 12 oder erhöhte Schadstoffemissionen zu verhindern. So kann in einem Schritt S5 ein zweiter Schwellenwert $S2_{kat}$ vorgegeben werden, ab dem zwingend die Entschwefelung durchgeführt werden muß. Der zweite Schwellenwert $S2_{kat}$ liegt dabei vorzugsweise in einem Bereich von 80 bis 90 % des Verschwefelungsgrades. In gleicher Weise ist es denkbar, für den zweiten Schwellenwert $S2_{par}$ den Beladungswert des Partikelfilters 16 vorzugeben (Schritt S6). Vorzugsweise liegt der zweite Schwellenwert $S2_{par}$ in einem Bereich von 80 bis 90 %.

[0024] Werden die beiden Verfahren gemeinsam durchgeführt (Schritt S4), so kann zunächst zur Vermeidung einer unkontrollierten NO_x -Desorption eine NO_x -Regeneration durchgeführt werden, indem kurzfristig ein Wechsel in den Fettbetrieb stattfindet (Schritt S7). Ein derartiger Verfahrensschritt kann in bekannter Weise abhängig gemacht werden von einem Beladungsgrad des Speicherkatalysators 18 mit NO_x .

[0025] Als nächstes werden die temperaturerhöhenden Maßnahmen - sofern notwendig - eingeleitet (Schritt S8). Die Temperatur muß im Bereich des Partikelfilters 16 beziehungsweise Speicherkatalysators 18 oberhalb einer Regenerationstemperatur beziehungsweise Mindesttemperatur liegen. Die Regenerationstemperatur für die Partikelfilterregeneration ist üblicherweise unterhalb der Mindesttemperatur für die Entschwefelung. Daher werden zunächst die Bedingungen zur Partikelfilterregeneration optimiert. Eine Temperaturerhöhung läßt sich beispielsweise durch Erhöhung des Abgasgedruckes erreichen, indem die Drosselklappe 32 verstellt wird. Denkbar ist auch, die Zusammensetzung des Luft-Kraftstoff-Gemisches über das Einspritzsystem 20 und die Drosselklappe 30 zu beeinflussen.

[0026] Während die Partikelfilterregeneration läuft, kommt es im allgemeinen zu einer weiteren Temperaturerhöhung infolge der exothermen Oxidationsprozesse. Zur Vermeidung einer Überhitzung und zur Verkürzung der Gesamtdauer beider Verfahren hat es sich daher als vorteilhaft erwiesen, bereits vor Ende der Partikelfilterregeneration mit der Regelung der Diesel-Brennkraftmaschine 10 in Richtung Fettbetrieb zu beginnen (Schritt S10). Aber erst wenn die Partikelfilterregeneration abgeschlossen ist, wird der Lambdawert auf den für die Entschwefelung optimalen Wert eingere-

gelt (Schritt S11). Die gesamte Vorgehensweise erlaubt es somit, den Rußabbrand zu steuern und bei bestehender Gefahr der Überhitzung den Sauerstoffzufluß/Sauerstoffanteil zu mindern.

Patentansprüche

- Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x -Speicherkatalysators, wobei der Partikelfilter und der NO_x -Speicherkatalysator Teil einer Abgasreinigungsanlage einer Diesel-Brennkraftmaschine sind und zur Entschwefelung des NO_x -Speicherkatalysators eine Mindesttemperatur und ein Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine mit $\lambda \leq 1$ vorliegen muß sowie zur Regeneration des Partikelfilters eine Regenerationstemperatur überschritten werden muß, **dadurch gekennzeichnet**, daß
 - eine Entschwefelungsnotwendigkeit des NO_x -Speicherkatalysators (18) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes $S1_{kat}$ für einen Verschwefelungsgrad und eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters (16) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes $S1_{par}$ für einen Beladungswert vorliegt und
 - die Entschwefelung und die Regeneration erst dann eingeleitet werden, wenn die beiden ersten Schwellenwerte ($S1_{kat}$, $S1_{par}$) überschritten sind, sofern der Verschwefelungsgrad nicht über einem zweiten Schwellenwert $S2_{kat}$ oder der Beladungswert über einem zweiten Schwellenwert $S2_{par}$ liegt.
- Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der erste Schwellenwert $S1_{kat}$ bei einem Verschwefelungsgrad des NO_x -Speicherkatalysators (18) von $S1_{kat} = 40$ bis 50 % liegt.
- Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der erste Schwellenwert $S1_{par}$ bei einem Beladungswert des Partikelfilters (16) von $S1_{par} = 40$ bis 50 % liegt.
- Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der zweite Schwellenwert $S2_{kat}$ bei einem Verschwefelungsgrad des NO_x -Speicherkatalysators (18) von $S2_{kat} = 80$ bis 90 % liegt.
- Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der zweite Schwellenwert $S2_{par}$ bei einem Beladungswert des Partikelfilters (16) von $S2_{par} = 80$ bis 90 % liegt.
- Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß zunächst die

Regeneration des Partikelfilters (16) durchgeführt wird, danach gegebenenfalls die Temperatur auf die Mindesttemperatur erhöht und anschließend der Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine (10) auf $\lambda \leq 1$ geregelt wird (Anfetten).

5

- 7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß in Abhängigkeit von dem Beladungswert und der Abgastemperatur stromab des Partikelfilters (16) das Anfetten schon während der Regeneration des Partikelfilters (16) eingeleitet wird.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

5

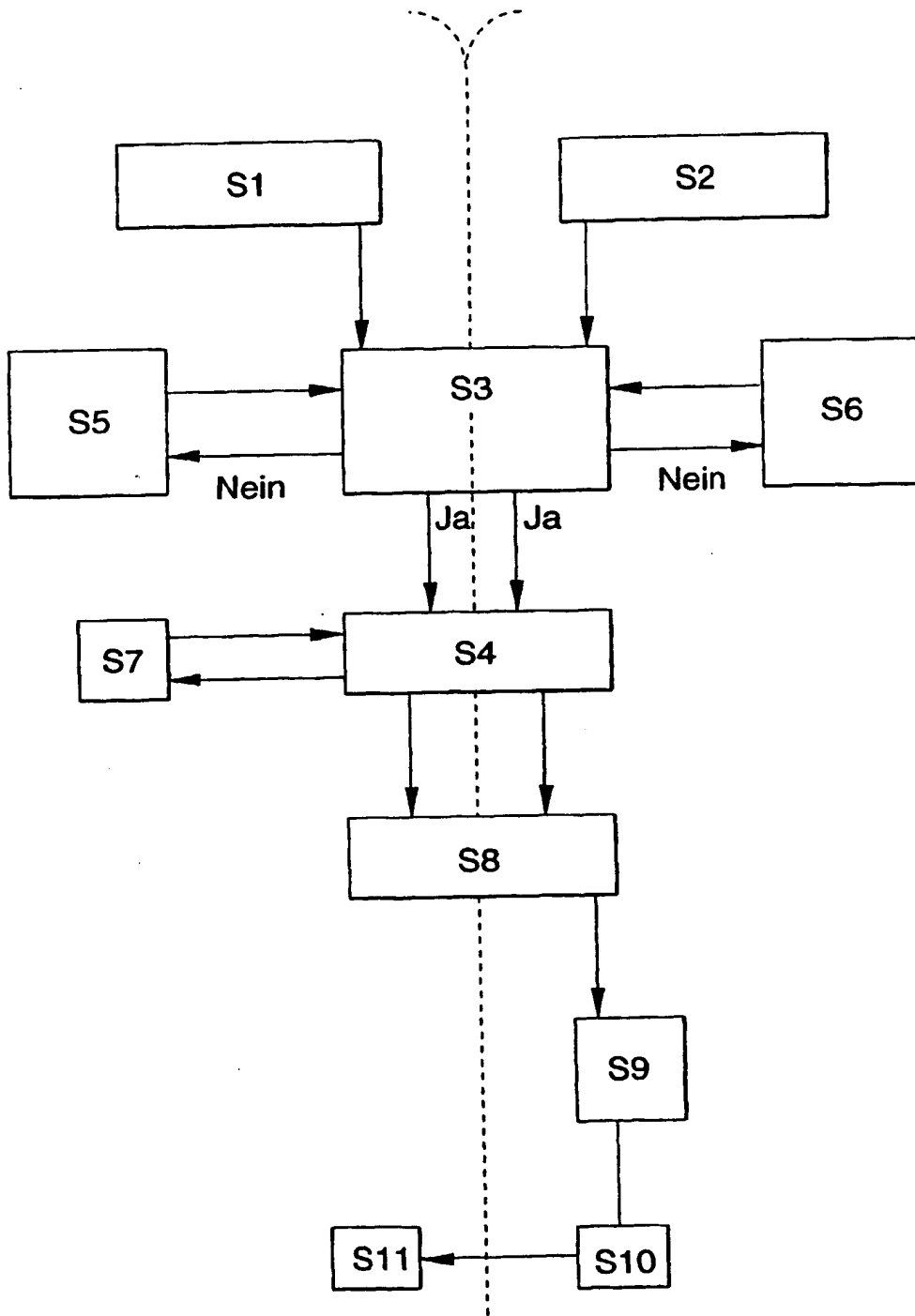


FIG. 2

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 086 741 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
02.01.2002 Patentblatt 2002/01

(51) Int Cl.7: **B01D 53/94, F01N 3/08,
F01N 3/023**

(43) Veröffentlichungstag A2:
28.03.2001 Patentblatt 2001/13

(21) Anmeldenummer: 00119466.1

(22) Anmeldetag: 15.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)**

(72) Erfinder: **Lang, Thomas
38440 Wolfsburg (DE)**

(30) Priorität: 22.09.1999 DE 19945336

(54) **Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Steuerung einer Regeneration eines Partikelfilters und einer Entschwefelung eines NO_x-Speicherkatalysators, wobei der Partikelfilter und der NO_x-Speicherkatalysator Teil einer Abgasreinigungsanlage einer Diesel-Brennkraftmaschine sind und zur Entschwefelung des NO_x-Speicherkatalysators eine Mindesttemperatur und ein Arbeitsmodus der Diesel-Brennkraftmaschine mit $\lambda \leq 1$ vorliegen muß sowie zur Regeneration des Partikelfilters eine Regenerationstemperatur überschritten werden muß.

Es ist vorgesehen, daß

(a) eine Entschwefelungsnotwendigkeit des NO_x-

Speicherkatalysators (18) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes S_{1kat} für einen Verschwefelungsgrad und eine Regenerationsnotwendigkeit des Partikelfilters (16) beim Überschreiten eines ersten Schwellenwertes S_{1par} für einen Beladungswert vorliegt und

(b) die Entschwefelung und die Regeneration erst dann eingeleitet werden, wenn die beiden ersten Schwellenwerte (S_{1kat}, S_{1par}) überschritten sind, sofern der Verschwefelungsgrad nicht über einem zweiten Schwellenwert S_{2kat} oder der Beladungswert über einem zweiten Schwellenwert S_{2par} liegt.

EP 1 086 741 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 9466

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
P, X	WO 00 08311 A (VOLKSWAGENWERK AG ; WENDT JUERGEN (DE); BOSSE ROLF (DE)) 17. Februar 2000 (2000-02-17) * Seite 3, Absatz 5 - Seite 4, Absatz 1; Ansprüche; Abbildungen *	1-7	B01D53/94 F01N3/08 F01N3/023
X	EP 0 758 713 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 19. Februar 1997 (1997-02-19) * Spalte 13, Zeile 23 - Zeile 44; Abbildungen *	1-7	
A	EP 0 761 286 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 12. März 1997 (1997-03-12) * Spalte 18, Zeile 47 - Spalte 20, Zeile 47; Abbildungen 9,10 *	1-7	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 018, no. 691 (M-1731), 26. Dezember 1994 (1994-12-26) & JP 06 272541 A (TOYOTA MOTOR CORP), 27. September 1994 (1994-09-27) * Zusammenfassung *	1-7	
A	EP 0 341 832 A (JOHNSON MATTHEY INC) 15. November 1989 (1989-11-15) * Seite 3, Zeile 40 - Seite 4, Zeile 9 * * Seite 9, Zeile 22 - Zeile 29 * * Seite 9, Zeile 56 - Seite 10, Zeile 13; Abbildungen *	1-7	F01N B01D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
MÜNCHEN	7. November 2001	Eijkenboom, A	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: mündliche Offenbarung P: Zwischenliteratur			T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument

EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

BEST AVAILABLE COPY

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 9466

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

07-11-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patendokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 0008311	A	17-02-2000	DE	19850757 A1	17-02-2000
			WO	0008311 A1	17-02-2000
			EP	1102920 A1	30-05-2001
EP 0758713	A	19-02-1997	JP	9053442 A	25-02-1997
			DE	69612645 D1	07-06-2001
			EP	0758713 A1	19-02-1997
			US	5746989 A	05-05-1998
EP 0761286	A	12-03-1997	JP	9137713 A	27-05-1997
			EP	0761286 A2	12-03-1997
			US	5850735 A	22-12-1998
JP 06272541	A	27-09-1994	JP	2727906 B2	18-03-1998
EP 0341832	A	15-11-1989	US	4902487 A	20-02-1990
			AT	132940 T	15-01-1996
			DE	68925382 D1	22-02-1996
			DE	68925382 T2	15-05-1996
			DK	233389 A	14-11-1989
			EP	0341832 A2	15-11-1989
			ES	2081301 T3	01-03-1996
			GR	3018800 T3	30-04-1996
			IE	71167 B1	29-01-1997
			JP	1318715 A	25-12-1989
			JP	3012249 B2	21-02-2000
NO	891936 A ,B,	14-11-1989			

BEST AVAILABLE COPY

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82